
Im Rückspiegel: Mit besonderem Antriebskonzept zum Kultauto

Vor 30 Jahren kam das weltweit erste und bis heute einzige Kompaktklassenmodell mit Boxermotor und serienmäßigem Allradantrieb auf den deutschen Markt: Der Subaru Impreza etablierte sich danach unter dem legendären Typencode WRX STI auch als mehrfacher Champion in der Rallye-Weltmeisterschaft und holte sechsmal den Titel. Mit dem runden Geburtstag erreicht der Impreza nun hierzulande auch die Anwärterschaft auf das H-Kennzeichen als rollendes Kulturgut.

Der Modellname sollte die Stellung des Fahrzeugs als besonderen Herausforderer in der damals bereits dicht besetzten Kompaktklasse unterstreichen: Er entstand aus einem Wortspiel mit dem englischen Verb „impress“ (= beeindrucken). Bis zur heute aktuellen fünften Generation – die sechste folgt im kommenden Jahr – ist der Subaru Impreza ein außergewöhnlicher Kompaktwagen geblieben: Die serienmäßige Kombination aus permanentem symmetrischem Allradantrieb und kraftvollem Boxer-Benziner mit Mildhybridsystem bietet sonst niemand.

Mit der Einführung des Allradantriebs in die Pkw-Großserie legte Subaru vor über 50 Jahren den Grundstein für den Aufstieg zum größten Hersteller von 4x4-Pkw. Was Anfang der 1990er Jahre noch fehlte, war ein charakterstarkes Modell im C-Segment. Diese Lücke füllte der Impreza. Vom tief im Fahrzeug installierten Boxermotor über das Getriebe und die Kardan-Antriebswelle bis zum hinteren Differential verläuft der komplette Antriebsstrang in einer Linie genau entlang der Mittelachse des Autos („Symmetrical AWD“). Die erste Generation gab es als praktischen Fünftürer mit weit aufschwingender Heckklappe, klassische viertürige Stufenhecklimousine und ab 1995 auf ausgewählten Märkten auch als zweitüriges Coupé (ab 1995 auf ausgewählten Märkten).

Hinzu kamen adrenalinhaltige Hochleistungsathleten, entwickelt von der Motorsportdivision Subaru Tecnica International (STI). Während der Impreza WRC ab 1993 die Rallye-Weltmeisterschaft aufmischte, bot die Straßenversion WRX STI (WRX steht für World Rally Experimental) ab 1994 ambitionierten Sportfahrern eine familientaugliche Allrad-Alternative zu konventionellen Sportwagen. Bis heute kennen ihn alle, die sich für Motorsport, Konsolen-Rennspiele, Ghymkana-Driftchallenges oder Film-Blockbuster wie „The Fast and the Furious“ begeistern: der WRX STI ist Kult. Dreimal in Folge gewann Subaru mit dem Impreza – meist im markanten Blau mit goldenen Alurädern – die Rallye-Weltmeisterschaft, und weitere drei WRC-Titel gab es in der Fahrerwertung. Hinzu kommen viele nationale Meistertitel, in Deutschland gewann Rallye-Idol Armin Kremer 1998 und 1999 die Meisterschaften mit dem über Jahre dominanten Impreza WRC.

Auf Rundstrecken wie dem Nürburgring brannte der als Straßensportler WRX STI bis zu 300 PS (221 kW) starke Allradler Rekordzeiten in den Asphalt, so im Jahr 2010 mit 7:55 Minuten als damals neuem Bestwert für Viertürer auf der Nordschleife. Dazu kommen zahlreiche Erfolge bei Rund- und Langstreckenrennen. Und auch dafür war der Impreza gut: 2009 sprang Stunt-Pilot Travis Patrana mit einem STI 82 Meter weit. Der britische Rallye-Champion Mark Higgins umrundete 2016 den berühmigten TT-Motorradrennkurs der Isle of Man mit einem WRX STI in Rekordzeit. In Großbritannien setzten auch Notärzte, Rettungsdienste und Polizei gerne auf den Impreza. 2018 verabschiedete sich der kultige Subaru mit dem großen Heckflügel in einer „Final Edition“ von der europäischen Bühne.

Die erste Modellgeneration wurde bis 2000 gebaut, darunter auch Sondermodelle wie der „Pirsch“ mit erhöhter Bodenfreiheit für Forstbedienstete und Jäger. Die zweite Auflage des Impreza wurde bis 2007 gebaut, 2011 und 2016 folgten weitere Modellwechsel. Ab 2008 ergänzte der weltweit ersten Großserien-Dieselmotor in Boxer-Bauweise das Motorenangebot, bevor 2013 ein neuer Vierzylinder-Boxer-Benziner eingeführt wurde. Gleichzeitig wurde die die serienmäßige stufenlose Automatik Lineartronic mit manuellem

Modus eingeführt. Ab 2010 ergänzte mit dem XV ein echter Crossover die Modellfamilie. In der 2016 eingeführten, fünften und heute aktuellen Impreza-Generation installierte Subaru erstmals das vorausschauende und vielfach preisgekrönte Assistenzsystem Eyesight, das unter anderem einen Notbrems- und einen Spurhalteassistenten verknüpft.

Im nächsten Jahr soll der Impreza Nummer sechs die Erfolgsgeschichte fortschreiben.
(aum)

Bilder zum Artikel



Subaru Impreza, 1. Generation (1993–2000).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru



Subaru Impreza 2.0 WRX STI (2004).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Subaru



Subaru Impreza WRX STI (2009).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru



Subaru Impreza 2.0 D (2009).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Subaru



Subaru Impreza (2016).

Foto: Autoren-Union Mobilität



Subaru Impreza (2016).

Foto: Autoren-Union Mobilität
